1933 Nr. 7/8. 15. Dezember 1933. Als Manuskript gedruckt.

# Ostland-Berichte

## Reihe B: Wirtschafts-Nachrichten.

Herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig

Inhalt:



### Polnische Pressestimmen zur „Einweihung des Gdingener Hafens".

Am 8. Dezember d. Js. ist in Gdingen der neue Hafenbahnhof (bestehend aus der 20 m hohen, dreistöckigen Passagierhalle mit 1 100 qm Fläche sowie dem 12 m hohen, zweistöckigen Transitmagazin von 3 600 qm Fläche) der Benutzung übergeben worden, gleichzeitig sind mehrere Transitmagazine, das Baumwollager, das Zuckermagazin, sowie verschiedene private Anlagen in Betrieb genommen worden. Da somit die Hauptausbauarbeiten abgeschlossen sind, hat aus diesem Anlaß am 8. Dezember eine feierliche Einweihung des Gdingener Hafens stattgefunden, bei welcher Gelegenheit u. a. der polnische Handelsminister Zarzycki ausgeführt hat:

Die bisherige Bauleistung sei der beste Beweis dafür, daß Polen in den wenigen Jahren nach Wiedererlangung seiner Staatlichkeit nachgeholt habe, was in früheren Jahrhunderten versäumt worden sei. Die Erfahrung der letzten Jahre lehre, daß

„die Ostsee-Richtung, überhaupt die Seerichtung unserer Nationalwirtschaft das Grundelement unserer Wirtschaftspolitik geworden ist. Das Problem der polnischen Ostsee und des polnischen Seehandels wird von nun an nicht mehr irgendein nebensächliches Element in der Gesamtheit unseres Wirtschaftslebens sein, sondern wird das grundlegende Element, das Fundament dieses Lebens . . .

In diesem symbolischen Akt übergeben wir heute dem Betrieb . . . den neuzeitlichsten und größten Ostseehafen, der mit den besten Welthäfen wetteifern kann . . . Auf kahlem Küstensande, aber an sehr glücklich gewählter Stelle . . . wurde der Hafen in knapp 10 Jahren, sehr solide und — was am wichtigsten ist — sehr zweckmäßig gebaut . . . Seine technische Umschlagsfähigkeit steht auf ungewöhnlich hohem Niveau . . ."

Nach Erwähnung der wichtigsten Umschlags- und Lagereinrichtungen, der durch Verordnung des Ministerrats vom 11. 3. 1933 geschaffenen Freihafenzone sowie der Schiffsverbindungen des Gdingener Hafens betont der Minister nachdrücklich, daß

„der Bau und Ausbau des Gdingener Hafens vom streng wirtschaftlichen Gesichtspunkt völlig berechtigt ist und war. Polen war und ist gezwungen, den größten Teil seiner Waren zur See, nach Norden und Westen zu leiten, und zwar über einen Hafen, der zu seiner freien Verfügung steht. Und trotz der Wirtschaftskrise hat Gdingens Umschlag in den elf Monaten dieses Jahres bereits die Menge des ganzen vergangenen Jahres überschritten . . ." (Vom Verfasser gesperrt.)

„Die seit mehreren Jahren wütende Wirtschaftskrise hat zweifellos bei uns wie bei einer ganzen Reihe anderer Staaten schon nachgelassen. Zweifellos befinden wir uns schon im langsamen Konjunkturanstieg . . . Und es scheint mir, daß es relativ nicht so schwer ist, Gdingens ungefähre Entwicklung festzulegen. Wenn die Zahlen des polnischen Außenhandels von 1929 erreicht werden, wird Gdingen 8—10 Millionen to, Danzig nicht viel weniger umschlagen. Diese Zahlen sind nicht zu hoch gegriffen[1]), wenn man bedenkt, daß Gdingen im laufenden Jahre über 6 Millionen to umschlagen wird. Ferner aber müssen wir bedenken, daß Polens Anteil am Welthandel immer noch auf sehr niedriger Stufe steht, daß wir sehr viel tun müssen, um diesen Anteil entsprechend den Produktionsmöglichkeiten der Landwirtschaft wie der Industrie bedeutend zu steigern . . ."

Der Minister betont ferner die Rolle, die heute schon Gdingen als Fischereihafen spiele. Der Aufschwung der polnischen Ostseefischerei zeige sich am deutlichsten in der Steigerung ihrer Fangergebnisse in dem letzten Jahrfünft (1927—1932): von 1 790 auf 7 200 to. Recht erfolgreich seien auch die Bemühungen um den Ausbau der polnischen Hochseefischerei in der Nordsee, die in den ersten neun Monaten des Jahres 1933 bereits 7 200 to Frischheringe geliefert habe.

Nach Hinweis auf die steigende Bedeutung, die Gdingen als Transithafen — bisher vor allem für die Tschechoslowakei und Rumänien, neuerdings aber auch für Sowjetrußland — erlange, erklärt der Minister:

„Die besten Umschlagseinrichtungen werden wertlos sein, wenn diese Anlagen nicht durch einen entsprechenden Handelsapparat . . . ausgenutzt werden . . . Ein gut organisierter Seehandel war stets eine grundlegende Reichtumsquelle der Völker. In dieser Hinsicht dürfen wir uns aber nicht täuschen: wir stehen hier erst durchaus am Anfang . . . Sicherlich können wir in Polen, und zwar in der Industrie wie in der Landwirtschaft, sämtliche Artikel einfach erstklassiger Qualität herstellen; die Verwertung dieser Güter jedoch, d. h. der Handel überhaupt und der Seehandel im besonderen, beginnt erst bedeutendere Wurzeln zu schlagen. Vor uns liegt ein zweifellos langer, dafür aber glänzender Weg. Vor uns steht die Aufgabe, die überseeischen Absatzmärkte, besonders außerhalb Europas, zu erweitern . . ., die Aufgabe, uns von der heute überwiegenden Rohstoff- und Halbfabri-

[1]) Wie die Statistik der bisherigen Monate des laufenden Jahres zeigt, wurde diese Umschlagsleistung Gdingens erzielt auf Kosten Danzigs, dessen Umschlag schwerlich 5 Millionen to erreichen wird. Die Umschlagszahlen von ca. 8 Millionen to für jeden der beiden Häfen aber sind sicherlich zu hoch angesetzt, da der Seeumsatz Polens schwerlich 16 Millionen to und mehr erreichen wird, nachdem er in dem Vergleichsjahr 1929 bei einem Gesamtaußenhandelsvolumen von 26,1 Millionen to gerade 11 Millionen to (wovon übrigens Danzig 8, Gdingen nur 3 Millionen to übernahm!) betragen hat. (Red.)

katausfuhr auf die Ausfuhr von Fertigfabrikaten umzustellen, um dadurch Polens Anteil an dem Verarbeitungsprozeß dieser Rohstoffe und Halbfabrikate zu steigern . . .“

Zum Schluß seiner Rede sprach der Minister noch folgende Warnung aus:

„Durch diesen symbolischen Akt der Einweihung verkünden wir gegenüber Polen und der ganzen Welt, daß wir trotz der Not und trotz der Wirtschaftskrise aus wirtschaftlichen Gründen gezwungen waren, den rein polnischen Hafen zu bauen. Wir wollen niemand an der Arbeit zur Erhöhung seines Wohlstandes hindern, aber wir werden nicht zulassen, daß uns irgend jemand bei der Arbeit — auf eigenem Boden den künftigen Wohlstand des polnischen Großstaates zu begründen — hindere. Schon heute ist Gdingen zum Symbol der Größe des polnischen Staates geworden, in Zukunft wird es das Symbol des wirtschaftlichen Wohlstandes eben dieses Staates werden. Das dürfen wir, darf kein Fremder je vergessen . . .“ („Codzienna Gazeta Handlowa“ Nr. 282, 11. 12. 1933.)

*

Aus Anlaß der Gdingener Feiern brachte auch die polnische Presse eingehende Betrachtungen über die bisherige Entwicklung Gdingens und über seine künftigen Aufgaben. U. a. erklärte das führende Regierungsorgan, die „Gazeta Polska“, daß die Etappe der Pionierarbeit in Gdingen beendet sei, und daß nun die zweite Etappe beginne.

„Die erste Arbeitsetappe war das Werk des Staates, nunmehr gebührt der Volksgemeinschaft . . . der weitere Ausbau.

Gdingens Bedeutung für Polen läßt sich in folgenden Punkten zusammenfassen: Unifizierung, Befreiung von fremder Vermittlung, Förderung der Wirtschaftsinitiative, Verbesserung der Handelsbilanz, Ausnutzung der geographischen Lage Polens . . .

Die Bedeutung der Seeküste für das Werk der Unifizierung der früheren Teilgebiete ist zweifellos bedeutend . . . Schon heute ist Gdingen das Gravitationszentrum für ganz Polen. Unter dem Einfluß seiner Anziehungskraft verschwinden immer stärker die früheren Tendenzen, die durch fast nichts anderes als . . . Routine und kritiklose Gewöhnung begründet waren . . . Unser Außenhandel strebt, unabhängig von der Gegend des Landes, unabhängig davon, woher die Ware kommt oder wohin sie geht — immer stärker nach Gdingen.

Die Befreiung von der fremden Vermittlung, die Verbesserung der Zahlungsbilanz, ist die wichtigste Rolle Gdingens für den Staat . . . Vor dem Aufschwung des polnischen Seehandels war unsere wirtschaftliche Abhängigkeit von Danzig (!) und dem Ausland natürlicherweise sehr bedeutend. Der fremde Vermittler spielte in unserem Außenhandel eine ausschlaggebende Rolle. Solcher Vermittler aber gab es bei jeder Transaktion eine ganze Kette: von den Spediteuren, Transporteuren, Maklern und Vertretern bis zu den Unternehmungen, die der polnischen Ware die fremde Marke gaben. Wir waren abhängig von Transportvorschriften (und -schikanen . . .), zahlten für die Vermittlung viele Millionen.

Der eigene Hafen hat die Möglichkeit unmittelbarer Fühlungnahme mit dem eigentlichen Abnehmer geschaffen, die Schwierigkeiten des Transittransportes mit der Eisenbahn hinweggeräumt und in Polen die Summen belassen, die für Spedition, Hafenumschlag und häufig für den Seetransport gezahlt wurden. Daraus ergab sich die Besserung der Zahlungsbilanz, größere Sicherheit der Handelsmöglichkeiten, Verselbständigung unseres Handels.

. . . Vorzüglich ausgerüstet, billig und gut arbeitend, schafft der polnische Hafen — dank seiner bequemen geographischen Lage — die Möglichkeiten vorteilhaften Transits für die Nachbarstaaten. Wir brauchen wohl nicht zu erläutern, welche Vorteile ein intensiver Transithandel dem Durchgangslande gewährt . . . Die Praxis der letzten Jahre hat bewiesen, daß die Möglichkeiten fremden Transits über Gdingen sehr bedeutend sind. Das Hinterland Gdingens wächst und reicht über das Gebiet Polens hinaus. Es sind ganz konkrete Aussichten dafür vorhanden, daß der große Handelsweg Ostsee — Schwarzes Meer oder praktisch: West-Südost über unseren Hafen verlaufen wird.“

Wenn Gdingen diese Aufgaben in so hervorragendem Maße erfüllt habe, so sei das in erster Linie ein Erfolg seiner vorzüglichen technischen Einrichtungen, die es mit jedem Hafen aufnehmen könnten, ferner des stetig ausgebauten Liniennetzes und schließlich ein Erfolg der — durch die scharfe Konkurrenz der deutschen Häfen bedingten — Sondertarife und Seepräferenzzölle. Durch diese Maßnahmen sei

„Gdingen das Zentrum für die Einfuhr von Baumwolle, Früchten, Kolonialwaren usw. geworden. Die heute eingeweihte Freihafenzone soll ein weiterer Faktor der Anziehungsfähigkeit des Hafens, besonders für den Transit, sein.

Um die Verbindung mit dem Hinterlande . . . zu verbessern, wurden die Eisenbahnlinien ausgebaut und die Magistrale Schlesien—Gdingen geschaffen.

. . . Die Hauptarbeitsergebnisse der ersten Etappe sind: der Bau des Hafens und der Hafeneinrichtungen, die Tarif- und die Zollpolitik, der Ausbau der Land- und Seeverbindungen, schließlich die Schaffung der Grundlagen für die polnische Handelsschiffahrt . . .

Der Staat hat alles getan, was in seiner Macht stand, hat eigentlich viel mehr getan. Jetzt kommt die Reihe an die Volksgemeinschaft . . .

Wenn auch Danzig und Gdingen heute zusammen rund 70 % des polnischen Außenhandels (mengenmäßig) bewältigen, gehen doch noch viele Waren den alten, gewohnten Weg über fremde Häfen. Weshalb? Auf Grund besserer Kalkulation? Durchaus nicht. Der Grund dafür ist — Nachlässigkeit, Gewöhnung, Mangel an Initiative. Dieser Zustand fordert Revision. Der Wert der Tonne, die Gdingen passiert, darf nicht so bedeutend geringer sein als der Wert einer Tonne im Landhandel.

Die Befreiung von der ausländischen Vermittlung muß viel weiter gehen als es bisher der Fall ist. Bei der Exporttransaktion muß der cif-Verkauf zur Regel werden, da der polnische Exporteur . . . dann die Möglichkeit zur Wahl des Schiffes bzw. der Versicherung . . . hat. Leider wird bei uns noch immer fob verkauft, wobei der Exporteur dem fremden Importeur die Wahl des Schiffes überläßt. Praktisch reicht seine Initiative nicht über den Hafen von Gdingen hinaus.

Ohne cif-Transaktionen werden wir niemals wirklich exportieren, werden nur die fremden Kaufleute aus Polen importieren . . .“

Unerläßlich sei also der Ausbau des Finanzapparates, der in Gdingen bisher ungenügend entwickelt sei, durch Gründung von Banken zur Export- und Importfinanzierung, von Seetransportversicherungsinstituten u. ä.

„Gdingen darf nicht nur Transitpunkt bleiben. Es muß Handelszentrum, muß aktiver Verteiler wirtschaftlicher Güter werden . . .

Im laufenden Jahre hat Gdingen seine sämtlichen Umschlagsrekorde geschlagen und wird zweifellos als Jahressumme seines Umschlages eine Menge von 6,2 Millionen to erreichen . . . Das ist sicherlich ein bedeutendes Resultat. In der kommenden Periode aber wird auf die Qualität in der Ausnutzung des Hafens nicht minder hohe Aufmerksamkeit als auf die Quantität zu richten sein . . .“ („Gazeta Polska“ Nr. 339, 8. 12. 1933.)

*

Anläßlich der Einweihung des Gdingener Hafens hat die führende Wirtschaftszeitung Polens („Codzienna Gazeta Handlowa“) in einer Sondernummer eine Reihe von

Erklärungen hervorragender Wirtschaftler über Gdingener Fragen veröffentlicht. Darin erklärt u. a. der — kürzlich als Nachfolger von Dr. Hilchen bestellte — Leiter des Seedepartements im polnischen Handelsministerium, Możdżeński, über: „Gdingen und die mit ihm verbundene Seepolitik" durchaus im Sinne des vorstehend erörterten Aufsatzes:

Die neue Etappe in der Entwicklung Gdingens werde voraussichtlich äußerlich weniger effektvoll erscheinen als der jetzt beschlossene Abschnitt, werde aber in ihren Auswirkungen sicherlich nicht minder bedeutungsvoll sein; handle es sich doch darum, nunmehr in stiller Kleinarbeit Gdingens Handelsapparat auszubauen.

„Ohne entsprechende Handelsorganisation, also ohne Großhandel, ohne entsprechende Handelshäuser, Banken, Kreditinstitute usw. wird Gdingen nicht im vollen Sinne des Wortes Handelshafen sein, sondern nur Massenumschlagsplatz . . . bleiben.

Diese Aufgabe überschreitet den Rahmen der Regierungsmaßnahmen, liegt vollkommen und ausschließlich im Tätigkeitsbereich der wirtschaftlichen Faktoren, vor allem der polnischen Kaufmannschaft, die — im gesamtstaatlichen wie im wohlverstandenen Eigeninteresse — zweifellos alle Mühe daranwenden wird, um in Gdingen die dort fehlende, allseitige und mächtige Handelsorganisation aufzubauen."

Der Wojewode von Pommerellen, Kirtiklis, bezeichnet den Einweihungsakt als den „Moment des feierlichen Gelöbnisses, daß wir, eingedenk der Warnung unseres großen Staatsmannes (St. Staszic), am Meere festhalten und nicht länger die Fehler begehen werden, die in langen Jahren vor den Teilungen auf dem Gebiet der Seepolitik unsere Geschichte kennzeichnen." (Vom Verfasser gesperrt.)

„. . . (sie waren) einer der ausschlaggebenden Gründe für den wirtschaftlichen Niedergang Polens im 18. Jahrhundert, für den Verlust der politischen Unabhängigkeit . . .

An diesem Feiertage muß ganz Polen sich in der Überzeugung festigen, daß alle Mühen aufzuwenden sind, damit unsere kurze Seeküste eine mächtige, unzerstörbare Bastion des Polentums an der Ostsee, jeder Meter dieser Küste gebührend für die Ziele unserer . . . Seepolitik ausgenutzt werde . . . Um zu erkennen, wie wertvoll jeder Fußbreit unserer Küste ist, müssen wir bedenken, daß unsere Seegrenze nur 1,4 % der ganzen Staatsgrenze beträgt, daß jedem km dieser Grenze 5 248 qkm Fläche und 410 900 Einwohner Polens entsprechen. Somit läßt sich der Belastungsgrad unserer Küste mit keinem analogen Koeffizienten irgendeines anderen Staates . . . vergleichen. Daher wachsen auch die Umsätze über die polnischen Häfen mit unerhörter Schnelligkeit und erreichen schon rund 70 % des gesamten Handelsumsatzes Polens: das ist der unwiderlegliche Beweis dafür, daß der Zugang zum Meer Grundlage seiner Existenz ist . . . Der gesamte Handelsumsatz Polens betrug im Oktober d. Js. rund 1 549 000 to, der Umsatz über Gdingen allein 626 500 to = über 40 %. Daraus folgt, daß . . . ein km unserer Küste auf dem Gebiet des Handels dieselbe Rolle wie Hunderte von Kilometern der Landgrenze erfüllt. Diese paar Zahlen zeigen, was der Zugang zum Meere für Polen bedeutet und zwingen uns die programmatische Aufgabe auf, die Kürze unserer Seegrenze durch intensive Ausnutzung . . . zu kompensieren.

Diese Aufgabe soll der Hafen von Gdingen . . . erfüllen. Dabei müssen . . . wir uns aber darüber klar sein, daß die Entstehung Gdingens und . . . seine technische Ausrüstung allein . . . diese Frage nicht vollständig löst; eine nicht minder wichtige Rolle spielt hier die Schaffung eines entsprechenden eigenen Handelsapparates . . ."

Die weiteren Beiträge behandeln, teilweise in recht allgemeiner Form, die Bedeutung des Kohlen- sowie Schrottumschlags für Gdingen, die Finanzen der Stadtgemeinde Gdingen, die Entwicklung der Schiffsmaklerfirmen (beigefügt eine Übersicht der in dem „Polnischen Schiffsmaklerverband" zusammengeschlossenen Firmen sowie der von ihnen vertretenen Schiffahrtslinien) u. a. m. Beachtlich erscheint ein Beitrag des Konsuls Byczkowski, des Vorsitzenden des Verbandes der Gdingener Hafenspediteure, über die Lage der Speditionsfirmen in Gdingen, worin u. a. ausgeführt wird:

Der heutige Stand sei vornehmlich ein Verdienst der Pionierarbeit reinpolnischer Speditionsfirmen, die weder Mühen noch Opfer gescheut hätten, um in Gdingen das Ziel der polnischen Seepolitik, „Polnische Ware auf polnischem Schiff, im polnischen Hafen vom polnischen Spediteur umgeladen", zu verwirklichen.

„Heute, wo Gdingen sich zu festigen beginnt und die ganze Welt aufgehört hat, es zu bagatellisieren, wo Staaten mit jahrhundertelanger Seetradition . . . sich für Gdingen zu interessieren beginnen . . . sind wir Zeugen eines sehr merkwürdigen Prozesses. Nach Gdingen kommen bedeutende ausländische Speditionsfirmen und erheben Anspruch, an dem von ihnen durchaus nicht geschaffenen Ergebnis teilzunehmen — und zwar auf dem Boden, der von wenigen polnischen Firmen bereitet wurde, die jahrelang zum Wohle des Staates unter den schlechtesten Bedingungen an der Hebung des Gdingener Hafens gearbeitet haben . . . Der geringste Widerstand aber wird als Schikane gegen das Auslandskapital angesehen.

Sieht man ganz davon ab, daß in der Zeit des scharfen Konkurrenzkampfes der verbündeten deutschen und italienischen Häfen gegen Gdingen es überhaupt unerwünscht ist, daß in Gdingen solche mit ausländischen Häusern verbundenen Speditionsfirmen das polnische Element schwächen und auf diese Weise zum Siege der Auslandshäfen beitragen könnten, so darf grundsätzlich nicht zugelassen werden, daß ausländische Firmen Gdingen ihren Stempel aufdrücken und die einheimischen Unternehmen, die beim Bau der Grundlagen unseres Hafens die Pionierrolle spielten, in den Schatten drängen. Die Lage im Gdingener Speditionswesen birgt schon heute die Keime der Gefahr in sich, da die Auslandsfirmen die polnischen Unternehmen majorisiert haben. Wird der Zustrom ausländischer Unternehmen weiter erfolgen, der polnische Besitzstand aber keine Steigerung aufweisen, so werden wir bald dahin kommen, daß wir Gdingen gebaut haben, damit es von fremdem Kapital ausgebaut werde. Das dürfen wir — ganz gleich, was das Ausland dazu sagen wird — nicht zulassen. Gdingen ist polnisch und muß polnisch bleiben. In diesem Falle muß der Wirtschaftsnationalismus im weitesten Umfange berücksichtigt werden.

Wir dürfen uns weder durch die Größe der Auslandsfirmen noch durch ihre weitverzweigten Beziehungen blenden lassen, . . . wir müssen vielmehr darauf hinstreben, unsere einheimischen Firmen zu stärken . . .

Wir dürfen nicht vergessen, daß in kritischen Momenten die durch nichts . . . mit unserem Hafen verbundenen Auslandsfirmen sein Gebiet verlassen werden, daß sie niemals die polnische Wirtschaftsexpansion unterstützen, niemals unserer Ware die Wege bahnen . . . oder dem Gdingener Hafen Ladungen verschaffen werden . . . (?)

Gerade aus diesen Erwägungen müssen wir darauf hinstreben, die allergünstigsten Bedingungen für den Aufschwung der polnischen Speditionsfirmen . . . zu schaffen. Wenn heute die polnischen Unternehmen in finanzieller Hinsicht nicht mit den großen Auslandshäusern Schritt halten können, wenn es ihnen, offen gesagt, an Mitteln fehlt, um an den Auslandsplätzen kostspielige Filialen zu unterhalten, so stehen sie doch bezüglich des fachlichen Niveaus in nichts hinter den Auslandsfirmen zurück; den Mangel entsprechender Mittel zum Ausbau ihres Wirkungsbereiches aber muß man . . . durch entsprechende Fürsorge allerschnellstens beseitigen.

So wie auf anderen Gebieten des Wirtschaftslebens wir deren Polonisierung erstreben, darf auch die Hafenspedition nicht in fremde Hände übergehen, da das unsere Pläne auf dem Gebiet der Seepolitik vernichten könnte . . ."

[„Codzienna Gazeta Handlowa" Nr. 281, 9. 12. 1933.]

## Das deutsch-polnische Roggenabkommen.

Über das Ende November in Berlin abgeschlossene deutsch-polnische Roggenabkommen äußerte sich kürzlich einer der polnischen Verhandlungsführer, der Präsident der „Staatlichen Getreide-Industriewerke" („Państwowe Zakłady Przemysłowo-Zbożowe" = P. Z. P. Z.), Przedpelski, folgendermaßen:

Auf Grund des ersten Abkommens von 1930 sei bereits von Februar 1930 bis Juli 1933 der Roggenexport beider Länder durch ein gemeinsames Verkaufsbüro getätigt worden. Der schon damals erwogene Gedanke, auch Sowjetrußland in dieses Abkommen einzubeziehen, sei damals nicht verwirklicht worden, da Deutschland jenes Abkommen für das Wirtschaftsjahr 1932—1933 nicht mehr verlängert habe. Der katastrophale Preissturz des Weltmarktes in diesem Wirtschaftsjahr sei zweifellos durch die wilde Konkurrenz zwischen Deutschland und Polen herbeigeführt worden und habe schließlich diese neue Verständigung herbeigeführt. Es sei aber

„irrig anzunehmen, daß das polnisch-deutsche Abkommen automatisch eine Steigerung des Roggenpreises hervorrufen werde, wenn die Lage an den Weltmärkten keine Änderung erfahren wird . . . Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß das Abkommen den zusätzlichen, überflüssigen und schädlichen Baissefaktor am Roggenmarkte beseitigen wird.

Ferner muß mit der Tatsache gerechnet werden, daß wir gegenwärtig schon am Ende der ersten Hälfte des Wirtschaftsjahres stehen, und daß die ungünstigen Folgen der starken Konkurrenz bereits in . . . den außerordentlich niedrigen Preisen und der Baissestimmung an den Absatzmärkten zum Ausdruck gekommen sind . . . Daher werden nach meinem Dafürhalten sich erhebliche reale Vorteile für beide Staaten . . . in ganzer Fülle erst in der künftigen Wirtschaftsperiode zeigen können, falls das Abkommen für diese folgende Periode verlängert werden wird." (Vom Verfasser gesperrt.) („Codzienna Gazeta Handlowa" Nr. 275, 1. 12. 1933.)

Kürzlich brachte die Wochenschrift der polnischen Wirtschaftsministerien einen offiziösen Kommentar zu dem Abkommen, worin u. a. ausgeführt wurde:

„Das Ziel, das sich die polnische Regierung bei diesen Verhandlungen gesteckt hatte, war so klar und verständlich, daß man sich sogar etwas darüber wundern kann, wenn die Verhandlungen mehrere Wochen in Anspruch nahmen. Und das umso mehr, als das Gebiet beiden Regierungen wohlbekannt war und auch die früheren Verträge . . . bedeutendes Material . . . lieferten. Aber diese Verwunderung ist insofern nicht angebracht, als rein verhandlungsmäßig die Lage der deutschen Delegation recht schwierig war. Denn es entspricht dem neuen Geist, der das Deutschland Hitlers ergriffen hat, nicht kritiklos in die Fußstapfen der früheren Regierungen zu treten und die von ihnen festgelegten Normen zu übernehmen. Überdies erfolgt in Deutschland gegenwärtig ein gewaltiger Umbau der Wirtschaft, besonders der Landwirtschaft . . ., (bei dem) noch nicht sämtliche damit verbundenen Probleme bereits zur Genüge durchdacht sind. War also von polnischer Seite die Sache durchaus einfach und klar, so mußte sie von Deutschland erst durchdacht, organisatorisch vorbereitet, überhaupt als provisorische Maßnahme behandelt werden. Immerhin . . . kann man die Hoffnung hegen, daß die gegenwärtige Regelung die Grundlagen auch zu einer Verständigung für die Zukunft schafft.

In dem jetzt geschlossenen Vertrage wird die gleich zu Beginn der Verhandlungen von Polen aufgestellte These verwirklicht, wonach der Zweck der Verständigung die Möglichkeit gemeinsamer Einwirkung auf den Weltmarkt — zur Erzielung besserer Preise . . . — sein soll. Sämtliche übrigen Bestimmungen des Vertrages sind nur Fortentwicklung dieses wirtschaftlichen Leitsatzes. Daher mußte auch Deutschland einverstanden sein mit der Ansicht Polens von der Notwendigkeit der Zentralisierung des Roggenhandels, wonach nur ein Regierungsinstitut — das die Verträge privaten Kaufleuten zur Erfüllung zuteilt — Verkaufsverträge für den Export abschließen kann . . .[1]) Deutschland hat sich entschlossen, die Ausführung des Vertrages mit Polen der „Reichsstelle für Getreide, Futtermittel und sonstige landwirtschaftliche Erzeugnisse" zu übertragen... Auf diese Weise wird die Gefahr vermieden, daß private Exporteure die Verkaufspolitik der Regierung durchkreuzen können . . . Der Plan eines gemeinsamen Verkaufsbüros mußte — trotz der für beide Seiten günstigen Erfahrungen mit der polnisch-deutschen Roggenkommission — fallen gelassen werden, und zwar wegen der Abneigung der Hitler-Regierung, früher bestehende Formen wieder aufleben zu lassen. Übrigens hat diese Frage nicht grundlegende Bedeutung, mindestens schon aus dem Grunde, weil der polnische Export in diesem Wirtschaftsjahre ein Mehrfaches des deutschen Exportes beträgt und sich außerdem höchstwahrscheinlich schon seinem Ende nähert. Die Verständigung des polnischen Büros in Danzig mit dem deutschen Büro in Berlin ist technisch ohne jede Schwierigkeit herzustellen, und man kann damit rechnen, daß die Zusammenarbeit sich wie vor drei Jahren harmonisch und loyal gestalten wird. Wir betonen dazu, daß wir damals bei den Deutschen in die Lehre gingen, heute dagegen können wir auf dem Gebiet des Roggenhandels bereits als Schüler, der seinen Meister überflügelt hat, angesehen werden. Tatsache ist, daß Polen in diesem Jahre seinen — qualitativ dem deutschen gleichwertigen — Roggen 10 % teurer . . . als Deutschland verkauft hat."

Der Aufsatz erwähnt kurz noch die Vertragsbestimmungen über die gemeinsame Preisfestsetzung sowie die Einbeziehung des — allerdings nicht zentralisierten — Verkaufs von Roggenmehl in das Abkommen, wodurch der wirtschaftlich sinnlose Zustand, daß der Preis für Roggenmehl des öftern niedriger als für Roggen gewesen sei, sein verdientes Ende gefunden habe. Schließlich heißt es:

„Der Berliner Vertrag enthält keine Kontingente, jedes der beiden Länder kann also soviel wie möglich verkaufen. Folglich gilt der Vertrag auch gegenüber sämtlichen Exportmärkten, den baltischen wie den südlichen Märkten, die in den früheren Verträgen (beim Export über die Landgrenze) zugunsten Polens ausgeschlossen waren. Eine Ausnahme bilden zwangsweise beide . . . Teile Oberschlesiens, in denen der Warenverkehr bis Juni 1937 durch die Genfer Konvention geregelt ist. Der Roggenvertrag tritt am 31. 7. 1934 außer Kraft, jedoch haben beide Regierungen zugesagt, sich zwei Monate vor Ablauf über eine Verlängerung zu verständigen.

Die Verwirklichung des Grundsatzes, den der Berliner Vertrag festgelegt hat, wird umso leichter sein, je mehr von den europäischen Roggenexportländern (Sowjetrußland, Ungarn) sich entschließen werden, denselben Grundsatz der gemeinsamen Preisbeeinflussung anzuwenden . . . In diesem Geiste wurden die polnisch-deutschen Verhandlungen geführt. Aufgabe dieser Verhandlungen war nicht, die anderen Länder vor eine vollendete Tatsache zu stellen, sondern vor allem, den Grundsatz der Organisation von Export und Preispolitik durch die beiden meistinteressierten Länder zu betonen. Der Anschluß weiterer Länder, der in dem Berliner Vertrag vorgesehen ist, wird die Lage der Landwirtschaft ganz Europas stärken, die Exportmärkte beruhigen und die Rolle Polens als Initiator harmonischer Zusammenarbeit der Völker hervorkehren." („Polska Gospodarcza" Nr. 48 (2. 12. 1933), S. 1492 und 1493.)

[1]) Diese Frage sei bereits in „Polska Gospodarcza" Nr. 42 (21. 10. 1933), S. 1282—1283, in einem Aufsatz, der die deutschen Maßnahmen zum planvollen Aufbau des deutschen „Nährstandes" (Getreidefestpreise usw.) erörtert, behandelt worden.

Diese Möglichkeit des Anschlusses der übrigen Roggenexportländer wird auch in anderen Presseäußerungen hervorgehoben, z. B. hatte bereits vor Abschluß des Vertrages der „Kurjer Poranny" auf Grund amtlicher Informationen erklärt:

„Die Ausdehnung des polnisch-deutschen Roggenabkommens auf Sowjetrußland und Ungarn würde im Endergebnis einen bedeutenden Erfolg . . . auf die Hebung des Roggenpreises am internationalen Getreidemarkt ausüben. Bei der polnischen wie der deutschen Seite würde eine solche Erweiterung des Abkommens höchstwahrscheinlich nicht nur auf keine Hindernisse stoßen, sondern sogar wohlwollende Behandlung erfahren. Eine solche Erweiterung des Abkommens wird bereits in manchen Sowjetkreisen erwogen . . ." (Zitiert nach „Deutsche Rundschau", Bromberg, Nr. 271, 25. 11. 1933.)

Ähnlich hatte sich auch die „Codzienna Gazeta Handlowa" (Nr. 272, 28. 11. 1933), sofort nach Vertragsabschluß geäußert.

Zum Schluß sei noch verwiesen auf eine Äußerung des nationaldemokratischen „Kurjer Poznański", dessen Berliner Korrespondent (J. Drobnik) den Abschluß des Roggenabkommens als Anlaß benutzt, um nach kurzem Bericht darüber grundsätzlich zu den deutsch-polnischen Wirtschaftsverhandlungen zu erklären:

„Man muß damit rechnen, daß weitere Verträge, die den Zustand des deutsch-polnischen Zollkrieges beseitigen, folgen werden. Entsprechende Verhandlungen sind in Warschau seit dem 11. Oktober im Gange . . . Der Abschluß eines Handelsvertrages ist jedoch nicht vorgesehen.

Unsererseits wäre die Forderung auf Import von Kohle nach Deutschland vorzutragen, der für Deutschland vielleicht aus innerpolitischen Gründen (Arbeitslosigkeit) schwierig, in wirtschaftlicher Hinsicht aber nicht unmöglich ist. Mit der Kohle hat bekanntlich der Zollkrieg begonnen. Diese grundsätzliche Forderung muß das Einverständnis der deutschen Regierung erlangen. Außerdem muß Polen Kontingente für Hüttenprodukte und Zink erhalten . . ."

[„Kurjer Poznański" Nr. 565, 8. 12. 1933.]

## Geringe Aussichten für die polnische Fertigwarenausfuhr nach Sowjetrußland.

Zu dem Bericht über die polnisch-russischen Handelsbeziehungen (Nr. 4 S. 17*) sei nachgetragen:

Während die ostoberschlesische Hütteninudstrie kürzlich weitere Russenaufträge erlangt, ist es bisher noch nicht gelungen, die polnische Fertigwarenausfuhr nach Sowjetrußland nennenswert zu steigern. Recht pessimistisch äußert sich darüber z. B. ein Aufsatz in dem Organ der Metallindustrie („Przemysł Metalowy" = „Die Metallindustrie"). Nachdem Verfasser eingangs die große Bedeutung des russischen Marktes hervorgehoben hat, die umso größer sei, „als die von uns mit sehr bedeutenden Konzessionen betriebene, nicht übermäßig planvolle Exportpolitik nach anderen Ländern keine guten Resultate geliefert hat" (!), muß er feststellen:

„Leider hat, abgesehen von den Hüttenaufträgen und unbedeutenden Transaktionen auf anderen Gebieten, unsere verarbeitende Industrie keinen Anteil an . . . den Bestellungen für die Sowjetunion.

Das heißt nun nicht, daß zwischen der polnischen Industrie und den Einkaufsinstituten der Sowjets kein ständiger Korrespondenzaustausch bestünde. Zweifellos ist die Zahl der Anfragen aus Sowjetrußland sehr bedeutend, aber gegenüber den zahlreichen dorthin gesandten Angeboten erfolgen immer noch sehr wenige reale Aufträge. Nach Versand des Angebotes schläft die Sache ein, und erst einige Zeit später erfährt unser Industrieller auf Umwegen, daß die Bestellung, auf die er rechnete, einem anderen Produzenten, in einem anderen Lande, erteilt worden ist, zu Bedingungen, die oft so wenig von unseren Offerten abweichen, daß sie unschwer angeglichen werden könnten.

Die Schuld daran tragen leider sehr häufig unsere Exporteure, die in Unkenntnis der Exporttechnik nach Rußland damit rechnen, daß die von ihnen beabsichtigten Transaktionen von den staatlichen oder halbamtlichen Faktoren erledigt werden . . . Nur sehr wenige Unternehmen besitzen einen realen Plan zur Bearbeitung des Sowjetmarktes. Die offiziellen Faktoren, die den polnisch-russischen Warenaustausch vermitteln, sind trotz besten Willens nicht in der Lage, einen solchen weiten Kreis von Spezialitäten zu berücksichtigen . . .

Man darf nicht annehmen, daß, wenn der Handel in Rußland monopolisiert ist, auch nur eine vom Staat monopolistisch organisierte Aktion der Exporteure sein Partner sein kann. Durchaus nicht. Obwohl die Monopolisierung des Importhandels diesem zweifellos . . . Schablonencharakter verleiht, bleibt noch viel Raum für die Initiative des Importeurs.

Die polnische Industrie muß eigene Initiative zeigen und . . . hinter den Geschäften her sein wie die Deutschen, die ihre Vertretungen in Moskau besitzen, in den Einkaufsinstituten „die Schwellen belagern", alles wissen, was vorgeht, und häufig schon Angebote fertig haben, bevor noch die Entscheidung über den Ankauf irgendeiner Ware gefallen ist . . ." („Codzienna Gazeta Handlowa" Nr. 276, 2. 12. 1933.)

Sehr bezeichnend ist auch, daß die früher (Nr. 4, S. 17*) erwähnte Delegation des polnischen Handwerks nach mehrwöchentlichen Bemühungen entgegen den verfrühten Nachrichten über große Bestellungen der Sowjets („J. K. C." Nr. 327, 25. 11. 1933; Nr. 331, 29. 11. 1933) mit leeren Händen zurückgekehrt ist. Wie groß die Enttäuschung ist, zeigt ein längerer Aufsatz einer Łódżer Zeitung, in dem u. a. ausgeführt wird:

„Man hat in Warschau große Hoffnungen an den Export polnischer Schuhe nach Rußland geknüpft. An Ort und Stelle überzeugte man sich davon, daß der Export von Herrenschuhen überhaupt ausgeschlossen ist, da Sowjetrußland heute Herrenschuhe . . . in genügender Menge produziert . . . In gewisser, unbedeutender Menge werden russische Schuhe sogar ins Ausland exportiert.

Dagegen interessierte man sich für Damenschuhe. Aber die polnischen Handwerker konnten sich durchaus nicht darüber orientieren, auf welche Schuharten Rußland eigentlich reflektiert. Während der eine Spezialist . . . nur billige Schuhe besichtigte und prüfte, fragte der zweite Spezialist desselben Amtes überhaupt nicht nach den billigen Schuhen: ihn interessierten vielmehr nur die teuren Marken, deren Preis mit 42 Złoty für das Paar begann.

Ähnlich bei Hüten. Den Sowjets wurden Damenhüte zu 3,50 Złoty für das Stück im Großhandel angeboten. Den einen Spezialisten interessierten solche Hüte sehr, und er behauptete, Rußland werde zunächst eine erste Partie von 50 000 Stück kaufen. Der zweite Spezialist, der dem ersten auf dem Fuße folgte, erklärte dagegen, Hüte kämen für Rußland überhaupt nicht in Frage; sämtliche Frauen in Rußland trügen nur Baskenmützen, für die Frankreich sehr günstige Angebote gemacht habe.

Bei Galanterie(Metall-)waren erwarteten die polnischen Handwerker, daß die Sowjetstaaten ihre Käufe allein unter dem Gesichtspunkt der Haltbarkeit tätigen würden. Indessen zeigte sich gerade das Gegenteil.

In den großen Basaren z. B. verkauft man Luxuswaren, u. a. Anhänger aus falschen Edelsteinen. Aber fast alle Waren, die unsere Handwerker besichtigten, waren aussortierte Waren von Hamburger Großfirmen, die auf der ganzen Welt aussortierte Ware aufkaufen, um sie zu unerhört niedrigen Preisen an Rußland weiter zu verkaufen. Dieses wiederum verkauft dies Zeug seinen eigenen Bürgern für Auslandswährung . . .

Die Handwerker machten Angebote, lieferten Proben; die Sowjetspezialisten fragten immer wieder, ob die genannten Preise fest seien, ob man Rabatt erhalten könne, aber zu konkreten Gesprächen über die Preise kam es nicht.

Als die Handwerker konkrete Auskunft über die Frage der Bestellungen forderten, wurde ihnen die Antwort, daß sämt-

liche Bestellungen für die Sowjetunion durch die ausländischen Handelsvertretungen geschähen, und zwar genau nach dem für ein Jahr im voraus festgelegten, auf Quartale verteilten Einfuhrplan.

Man versprach also den Handwerkern, daß ein Spezialist nach Warschau kommen und sich an Ort und Stelle über die Einkaufsmöglichkeiten orientieren werde. Mit diesem Versprechen allein kehrte die Handwerksdelegation nach Warschau zurück.

Tatsächlich folgte ihnen ein, mit unerhörten Vollmachten ausgerüsteter Handelsvertreter nach Warschau. Dieser Bevollmächtigte untersuchte in Polen die Preise der von unsern Handwerkern angebotenen Waren und kaufte alsdann in Warschau große Partien . . . Speck, weil diese Ware für Rußland dringender notwendig ist als Handwerkserzeugnisse.

Von den großen Exporthoffnungen blieb also nur ein unklarer Nebelstreif zurück. Immerhin ist die Reise unserer Delegation nicht ganz fruchtlos geblieben. Hat sie doch die Leiter des Sowjetimports überzeugt, daß . . . man mit uns Transaktionen abschließen kann. Gegenwärtig bearbeitet das Exportbüro der UdSSR den Einkaufsplan für 1934. Das Handwerk hegt die Hoffnung, daß die Produktion der polnischen Werkstätten in diesem Plane genügend berücksichtigt werden wird."

[„Kurjer Łódźki" Nr. 239, 8. 12. 1933.]

## Die westpolnische Landwirtschaft und die allgemeine Wirtschaftslage.

Am 24. November hielt der „Oberste Rat der Vereinigten Landwirtschaft und der landwirtschaftlichen Industrie Westpolens" in Posen eine Sitzung ab, an der u. a. der Landwirtschaftsminister Nakoniecznikow-Klukowski, Departementsdirektor A. Rose und der Leiter des Zentralbüros für die Landwirtschaftsfinanzierung, St. Lipski, teilnahmen. Über den Verlauf dieser Sitzung teilt die polnische Presse mit:

Die Eröffnungsrede hielt der ehemalige Minister Plucinski, der vor allem auf die besondere Struktur der Landwirtschaft Westpolens hinwies und ferner die enge Zusammenarbeit der landwirtschaftlichen Organisationen mit den Organen der wirtschaftlichen Selbstverwaltung hinwies. Danach schilderte Direktor Morawski die Bemühungen der polnischen Regierung, die Agrarkrise zu mildern, besonders durch die Organisation der Produktion und des Absatzes von Wolle, Gerste, Kartoffeln, Ölsamen und anderen Agrarprodukten. Es sei jedoch notwendig, der Landwirtschaft weiter zu Hilfe zu kommen, und zwar durch: stärkere Fortsetzung der Preisstützungsaktion für Getreide, Senkung der Eisenbahntarife, Erleichterungen für die Zahlung rückständiger Sozialversicherungsbeiträge. Der Generalsekretär des Wojewodschaftskomitees für die Finanzierung der Landwirtschaft, Ingenieur Okoniewski, wies eingehend darauf hin, welche Erfolge diese Aktion bisher erzielt habe (ein ausführlicher Bericht darüber ist in der „Codzienna Gazeta Handlowa" Nr. 272, 28. 11. 1933, veröffentlicht worden!), betonte aber, daß das Ergebnis noch nicht voll genüge, vor allem beständen noch große Lücken bei der Frage der landwirtschaftlichen Entschuldung.

Schließlich ergriff auch der Landwirtschaftsminister das Wort, um zu erklären: Er sei zufrieden, die Forderungen und Nöte der westpolnischen Landwirtschaft unmittelbar kennengelernt zu haben. Er schätze die selbständige Initiative der westpolnischen Landwirtschaft zur Bekämpfung der Krisenfolgen gebührend ein und sei sich sehr wohl klar darüber, daß die Landwirtschaft Westpolens dabei in Polen an erster Stelle stehe.

Departementsdirektor A. Rose sprach über die polnische Roggenpolitik, über die Verhandlungen betr. internationale Regelungen des Getreidehandels. Anschließend erklärte Direktor Lipski sich mit den vorgetragenen Forderungen der westpolnischen Landwirtschaftskreise dahin einverstanden, daß es notwendig sei:

1. besonders Zwangsmaßnahmen gegen die Institute anzuwenden, die bis zu einem bestimmten Termin keine Konversionsverträge mit den Landwirten abschließen,

2. die Novellisierung der Verordnung betr. Vermeidung der Folgen aus Zahlungsschwierigkeiten der Landwirte durchzuführen, und zwar müsse das Verfahren beschleunigt sowie vereinfacht werden. Die landwirtschaftliche Finanzierung solle nicht einen Tag länger durchgeführt werden, als es die Lage des betreffenden landwirtschaftlichen Betriebes erfordere.

[„Gazeta Polska" Nr. 329, 28. 11. 1933; „Kurjer Poznański" Nr. 547, 28. 11. 1933; „Dziennik Poznański" Nr. 282, 7. 12. 1933.]

## Danzig als Holzexporthafen.

Die Bedeutung Danzigs als Holzhafen wird in einem Artikel der „Codzienna Gazeta Handlowa" (die erst kürzlich Gdingens Bedeutung für den polnischen Holzexport dargestellt hat, vergl. Nr. 6, S. 28*) hervorgehoben. Nach der Feststellung, daß mit dem Höchstumschlag von 1¾ Millionen to jährlich die Umschlagsfähigkeit des Danziger Hafens noch nicht erschöpft sei, heißt es u. a. weiter:

„Danzig besitzt alle günstigen Kennzeichen eines Flußhafens ohne die gewöhnlich damit verbundenen negativen Merkmale. Die umfangreichen Hafengewässer unterliegen nicht unmittelbarer Meerestätigkeit und sind gegen Winde soweit geschützt, daß die Schiffe im Hafen ruhig arbeiten können, ohne durch große Wellen und Winde gefährdet zu sein. Im Danziger Hafen gibt es weder Ebbe noch Flut wie in den Nordseehäfen; an der Ostsee aber ist Danzig der einzige Hafen, der im Winter nicht zufriert. Im Gegensatz zu anderen bekannten Holzhäfen vollzieht sich der Holzexport in Danzig ununterbrochen das ganze Jahr hindurch . . .

Hand in Hand mit diesen natürlichen Vorzügen des Danziger Hafens gehen die Bemühungen der berufenen Organe . . ., die allerbesten Voraussetzungen für den Holzumschlag zu schaffen . . ., den Interessenten stehen, sehr günstig gelegen, für die Holzlagerung 2 Millionen qm Land und 2,5 Millionen qm Wasserplätze zur Verfügung. Ausschließlich für den Holzumschlag bestimmt sind spezielle Hafenzonen, wo der Umschlag . . . sich unter den günstigen Bedingungen vollzieht. Günstig gelöst ist auch die Frage der Holzzufuhr vom Lande . . . Für bestimmte Hafenbahnhöfe (Danzig-Strohdeich und Danzig-Holm) ist Holz fast der einzige . . . Artikel.

Für den Holzumschlag sind alteingesessene Speditions- und Holzfirmen organisiert mit vorzüglich ausgebildetem Personal, das die Garantie für fachgemäße Behandlung der Ware liefert . . . Ein weiterer wichtiger Vorteil, den sich Danzig sichern konnte, ist die große Zahl beachtlicher Banken und Versicherungsfirmen, die sich besonders mit dem Holzhandel befassen. Diese Banken bieten die Gewähr für ordnungsmäßige Erledigung der mit dem Holzgeschäft zusammenhängenden Fragen.

Dank dieser Bedingungen hat sich Danzig für Holz ein ungeheures Hinterland, das die wichtigsten Holzgebiete Europas umfaßt, gesichert. Es reicht im Osten bis weit nach Rußland, umfaßt das gesamte Karpathengebiet und reicht bis zu den Alpen."

Der Aufsatz schließt mit einem Hinweis auf die Tariferleichterungen für den Holzexport, vor allem aber auf die kürzlich erfolgte Gebührensenkung im Danziger Hafen, durch welche Maßnahmen die Konkurrenzfähigkeit des Danziger Hafens für den Holzexport außerordentlich gesteigert worden sei.

[„Codzienna Gazeta Handlowa" Nr. 273, 29. 11. 1933.]

## Das Ende der selbständigen Sozialversicherung Ostoberschlesiens.

Die schwierige Finanzlage der polnischen Sozialversicherungsanstalten, deren gesetzliche Grundlagen ohnehin in der letzten Zeit wiederholt einschneidende Änderungen erfahren haben, hat jetzt die polnische Regierung dazu gezwungen, die Zusammenlegung der

verschiedenen Versicherungsinstitute stärker als bisher zu betreiben. Im Rahmen dieser Unifizierungspolitik wird gegenwärtig die polnische Angestelltenversicherung in Warschau zentralisiert; damit wird auch ab 1. Januar 1934 die Unfall- und Angestelltenversicherung für Ostoberschlesien (Königshütte) ihre Selbständigkeit verlieren. („J. K. C." Nr. 334, 2. 12. 1933.)

Der Grund für dieses Experiment, mit dem sich der Schlesische Wojewodschafts-Landtag noch wird befassen müssen, da insbesondere die Unfallversicherung seiner Gesetzgebung unterliegt („Kattowitzer Zeitung" Nr. 277, 1. 12. 1933), ist vornehmlich darin zu suchen, daß die hohen Reserven der oberschlesischen Angestelltenversicherung — rund 100 Millionen Zloty, die größtenteils flüssig in Wertpapieren und Hypotheken angelegt sind — dazu dienen sollen, das Defizit der übrigen Institute, die ungeheure, größtenteils uneintreibbare Beitragsrückstände aufweisen, zu decken.

## Gdingen als Hafen für die Tschechoslowakei.

Wenn die bisherige Werbung Polens (vergl. Nr. 4, S. 17*) bisher noch immer nicht die gewünschten Erfolge gezeitigt habe, so wird jetzt als Grund dafür angegeben,

„daß der größte Teil der Hafen-, Speditions- und Eisenbahngebühren immer noch höher als in den deutschen Häfen ist.

Wenn die Wirtschaftskreise des Gdingener Hafens den tschechischen Transit in größerem Umfange erlangen wollen, müssen sie unbedingt ihre Gebühren einer Revision unterziehen . . ., einen elastischen Akquisitionsapparat organisieren und für Gdingen entschieden stärker werben als es bisher der Fall war.

Kürzlich . . . wurde eine Analyse der Kosten in Gdingen und den anderen Häfen — natürlich ohne Berücksichtigung der in vielen Häfen gewährten, geheimen Refaktien — durchgeführt. Gdingen ist für den tschechischen Im- und Exporteur zu teuer, und daher zieht er vor, statt mit dem „brüderlichen" Gdingen mit Hamburg zu arbeiten. Unser Akquisitionsapparat in der Tschechoslowakei ist gegenüber dem deutschen oder dem italienischen so schwach organisiert, daß es gar nicht über ihn zu reden lohnt. Die wenigen Vertreter sind eher Korrespondenten als Akquisiteure. Die Makler- und auch die Speditionsfirmen müssen die Tschechoslowakei mit einem Stab fähiger Menschen besetzen und die zwar mühevolle, aber notwendige Arbeit beginnen. Vorher aber müssen die Gebühren gesenkt werden." („Codzienna Gazeta Handlowa" Nr. 269, 24. 11. 1933.)

Zu dieser Forderung ist zu bemerken, daß dieselbe Quelle bereits vor Wochen zu melden wußte, daß in polnischen Wirtschaftskreisen Schritte erwogen würden zur Senkung der Umschlagskosten in Gdingen sowie der Transportkosten (und -dauer!) von Gdingen nach der Tschechoslowakei, da heute noch Hamburg täglich 5—6 Sammelwaggons nach der Tschechoslowakei, Gdingen aber nur einen einzigen Waggon täglich abfertige. („Codzienna Gazeta Handlowa" Nr. 254, 6. 11. 1933.) Über die Ergebnisse dieser Aktion ist allerdings bisher noch nichts verlautbart worden.

## Gdingen und das Auslandskapital.

Nachdem die polnische Presse des öfteren gegen die Tätigkeit des in Gdingen, gerade auch in der Fischindustrie, investierten Auslandskapitals Stellung genommen hat (vergl. Nr. 3, S. 14*), muß sie jetzt einen erneuten Skandal auf diesem Gebiet verzeichnen. Der Tatbestand ist folgender:

Im Jahre 1931 wurde in Gdingen unter tätiger Anteilnahme des polnischen Handelsministeriums unter der Firma „Morze Północne" (= „Nordsee"), kurz „Mopol" genannt, eine gemischte holländisch-polnische Gesellschaft mit 500 000 Zloty Kapital gegründet, die unter polnischer Flagge den Heringsfang in der Nordsee betreiben und gleichzeitig einen Stamm polnischer Hochseefischerei heranbilden sollte. Als Entschädigung für diese Pioniertätigkeit wurde der Gesellschaft Zollfreiheit für diese Fänge, dazu (wie jetzt erst nachträglich bekannt wird!) eine Prämie von 8 Zloty für das Faß zugebilligt.

Die von den acht, die polnische Flagge führenden Kuttern der Gesellschaft gefangenen Heringe wurden von einem Sammeldampfer übernommen und nach Rotterdam gebracht, von wo aus sie mit der regelmäßigen Holland—Gdingen-Linie der polnischen Staatsschiffahrt nach Gdingen befördert wurden. Inzwischen hat sich herausgestellt, daß diese Heringe trotz Zollfreiheit und Prämie (insgesamt 39 Zloty pro Faß!) um nichts billiger sind, sondern — obwohl sie nur mittlerer Qualität waren, durchaus zu dem Preis von 85 Zloty pro Faß, dem Preise für Heringe erster Qualität, verkauft worden sind. Die polnische Regierung hat nunmehr nach Haussuchung in den Geschäftsräumen der Gesellschaft ihren Geschäftsführer verhaften lassen. („J. K. C." Nr. 336, 4. 12. 1933.)

Weitere Mitteilungen über diesen Skandal stehen zu erwarten.

Nicht unerwähnt bleiben darf, daß die „Codzienna Gazeta Handlowa", die sonst so oft gegen das Auslandskapital Stellung genommen hat, diesen Fall abzuschwächen versucht und dagegen auf die sehr großen Verdienste hinweist, die diese Gesellschaft — die übrigens eine rein ausländische Firma sei, da das angeblich polnische Kapital tatsächlich nur auf einem ausländischen Bankkredit beruhe! — sich um den Aufschwung Gdingens als Fischereihafen erworben habe. Polen müsse nun mal hier wie auf so vielen anderen Gebieten Lehrgeld zahlen!

[„Codzienna Gazeta Handlowa" Nr. 279, 6. 12. 1933.]

## Die neueste Entwicklung der polnisch-englischen Kohlenkonkurrenz.

Über diese Frage führte die Kattowitzer „Polonia" kürzlich ungefähr folgendes aus: Die Verträge, die England mit den skandinavischen Staaten abgeschlossen habe, hätten zwar den polnischen Kohlenexport erheblich geschädigt, trotzdem aber England die erhofften Resultate nicht gebracht. Denn der polnische Kohlenexport nach den vier skandinavischen Staaten sei zwar in der Zeit von Juli bis Oktober d. J. mit 970 000 to um 358 000 to gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres zurückgeblieben, der polnische Kohlenexport insgesamt aber sei in dieser Zeit gegenüber dem Vorjahre gerade um 154 000 to gesunken, d. h.

„hat auch Polen viel in Skandinavien verloren, so hat es doch diesen Verlust durch Steigerung des polnischen Kohlenexportes nach Italien, Frankreich, Griechenland, Albanien usw. fast ausgeglichen."

Weiter habe auch Deutschland, das durch die englisch-skandinavischen Verträge gleichfalls geschädigt worden sei, sich verstärkt dem italienischen bzw. auch irischen Absatzmarkte zugewandt.

„Die englisch-skandinavischen Verträge haben also im Endergebnis dem englischen Export nicht geholfen. Wenn sich auch der Kohlenexport aus den nordöstlichen Grafschaften und Schottland nach Skandinavien auf Kosten der polnischen Kohle gesteigert hat, so erfolgte doch gleichzeitig ein Rückgang des Exports aus anderen englischen Kohlenrevieren, nämlich aus Südwales, das geographisch besonders günstig für den Export nach Italien, Frankreich, Spanien und Südamerika gelegen ist. Mit anderen Worten: die englisch-skandinavischen Verträge haben den Kampf (nur) auf die südlichen Märkte verlegt . . ."

[„Polonia" Nr. 3288, 3. 12. 1933.]

## Schuldenregulierung durch Landabtretung.

Zu dem Bericht in Nr. 4, S. 18*, sei nachgetragen: Die Notverordnung des polnischen Staatspräsidenten vom 28. 10. hat — obwohl sie gegenüber dem Entwurf erheblich gemildert worden ist (z. B. darf die Landabtretung nur für rückständige Steuern zwangsweise erfolgen, bei allen übrigen Forderungen ist Einwilligung des Schuldners erforderlich!) — lebhafte und begreiflicherweise ablehnende Kritik der Landwirtschaft ausgelöst. Die Ansicht der größeren Gutsbesitzer kommt z. B. in einem Aufsatz des konservativen „Czas" zum Ausdruck, in dem es u. a. heißt:

„. . . Die Verordnung ergeht gerade in dem Moment stärkster Krisenspannung . . ., während die Bemühungen zur Hebung der Agrarpreise ergebnislos sind, die agrarische Entschuldungsaktion aber im Anfangsstadium ihrer Realisierung steht. Die Verordnung setzt ein neues negatives Ziel: die Beschleunigung der Liquidation landwirtschaftlichen Besitzes für die darauf ruhenden Lasten. Das wäre eine grundsätzliche Wandlung der bisherigen Agrar-Finanzpolitik, die doch gerade bezweckte, vorzeitige Liquidation der Betriebe unter sowohl für Gläubiger wie für Schuldner ungünstigsten Bedingungen zu vermeiden, sowie durch Konversion und Zinsreduktion die Erfüllung der Zahlungsverpflichtungen zu ermöglichen . . .

Unter den heutigen Bedingungen gibt es zur Liquidation der Agrarverschuldung . . . sicherlich keine andere Möglichkeit als Zahlung mit der Besitzsubstanz. Nur bleibt die ernste Frage, ob das wirklich der sozialen Gerechtigkeit oder auch den wirtschaftlichen und fiskalischen Interessen des Staates entspricht. Denn man muß sich darüber klar sein, daß mit einem solchen Prozeß — von den bedeutenden Verlusten des Staatsschatzes abgesehen — unerhörte Verluste für das Nationalvermögen, Verluste bei den Steuerquellen (vor allem Grundsteuer!), endlich Verluste auf dem Gebiet des landwirtschaftlichen Fortschrittes . . . verbunden sind. Für einen ordnungsmäßigen Fortschritt der Landwirtschaft sind in jeder Agrarverfassung größere Betriebe, die die Verordnung allein betreffen soll, notwendig. In Polen sind sie — sei es auch nur aus Gründen der Landesverteidigung — besonders unentbehrlich. Da wir ohnehin nicht mehr viele solche größeren Betriebe haben, ist kein Grund ersichtlich, weshalb das Landabtretungsverfahren allein auf den größeren Besitz angewandt werden soll. Die Verordnung erhält dadurch den Charakter eines Ausnahmegesetzes, seine wichtigsten Bestimmungen aber treten in deutlichen Widerspruch zu den ‚Grundsätzen des sozialen Solidarismus', auf den sich nach unserer Ansicht die heutige Regierungsideologie in Polen stützt.

Die Verordnung hat Rahmencharakter, und erst . . . die Anwendung wird über Charakter und Erfolge der neuen Einrichtung entscheiden . . . Die Hände, die sie ausführen werden, müssen größte Vorsicht und rechtes Gefühl für das Maß bewahren. Es geht darum, daß . . . die Ausführung der Verordnung nicht die Grundlagen des sozialen Gleichgewichtes erschüttert und auch nicht den politischen Frieden des Dorfes, das sich so leicht an vielversprechenden, aber unausführbaren Losungen entzündet, stört. Es geht darum, daß die Verordnung, die nach Ansicht ihrer Schöpfer ein Instrument sein soll, das Steigerung der Staatseinkünfte sichert, nicht in der Praxis zu einem Werkzeug wird, das wertvolle Kräfte produktiver und unentbehrlichster Wirtschaftseinheiten . . . vernichtet . . ."

[„Czas" Nr. 258, 10. 11. 1933.]

## Der Kapitalbedarf der polnischen Elektrizitätswirtschaft.

Nach Berechnungen der Elektrizitätsabteilung beim polnischen Handelsministerium ist zur Deckung des normalen Bedarfes an elektrischer Energie in Polen die Investition von jährlich rund 200 Millionen Zloty auf die Dauer von fünf Jahren erforderlich. Nur dann, wenn diese Milliarde Zloty in dem erwähnten Zeitraum investiert wird, wird Polen den Vorsprung der westeuropäischen Länder auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft einholen. Gegenwärtig betrage das in den Aktiengesellschaften der polnischen Elektrizitätswirtschaft investierte Kapital rund 360 Millionen Zloty (nur Unternehmungen, die zu 75—100 % vom Auslandskapital finanziert werden!). Daneben seien auch Elektrizitätsunternehmungen mit geringerem Anteil des Auslandskapitals vorhanden. („J. K. C." Nr. 324, 22. 11. 1933.)

Über die ausländische Kapitalbeteiligung an polnischen Elektrizitätsunternehmungen bringt die Zeitschrift der Wirtschaftsministerien einen amtlichen Bericht, nach dem sich das in Aktiengesellschaften der polnischen Elektrizitätswirtschaften arbeitende Auslandskapital auf 142 Millionen Zloty = 75,5 % ihres gesamten Grundkapitals beläuft. Dieses Kapital verteilte sich auf die einzelnen Länder wie folgt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Belgien | 58 693 300 | Zl. | 41,3 % |
| Deutschland | 50 000 000 | „ | 35,2 % |
| Frankreich | 17 183 600 | „ | 12,1 % |
| Schweiz | 8 056 800 | „ | 5,7 % |
| England | 6 226 000 | „ | 4,4 % |
| Österreich | 1 775 200 | „ | 1,25 % |
| Holland | 70 000 | „ | — % |

[„Polska Gospodarcza" Nr. 46 (18. 11. 1933), S. 1426; „Gazeta Polska" Nr. 321, 20. 11. 1933.]

## Der Haushalt des Gdingener Hafens.

In diesen Tagen hat die Sejm-Kommission für die Fragen des Gdingener Hafens bei Beratungen mit Vertretern der Wirtschaftskreise Gdingens die Forderung aufgestellt,

„daß der Gdingener Hafen in seinem gegenwärtigen Entwicklungsstadium nicht als Ertragsunternehmen behandelt werden kann, und daß der Haushaltsvoranschlag für das Jahr 1934—1935 auf der Ausgabenseite eine Steigerung erfahren muß.

Das See-Amt . . ., das die Hafenarbeit leitet . . ., ist als eine dem Handelsministerium unterstellte Behörde Gegenstand der gegenüber allen Staatsbehörden mechanisch angewandten Haushaltsreduktionen. Dabei ist der Hafen ein lebendiger, sich erst entwickelnder Wirtschaftsorganismus, der zum Konkurrenzkampf mit verschiedenen großen, vorzüglich arbeitenden Häfen gezwungen ist. Gegenüber dem Gdingener See-Amt . . . muß hinsichtlich der Haushaltsreduktionen ein ganz anderer Maßstab als gegenüber jeder anderen Behörde im Landesinnern angewandt werden."

Trotz des stetig steigenden Hafenverkehrs, trotz der erheblichen Einnahmensteigerung seien die veranschlagten Betriebsausgaben des ordentlichen Haushaltes (nur um diesen handle es sich, der außerordentliche „Investitions"-Haushalt sei eine Frage für sich) gegenüber den laufenden Ansprüchen weitaus zu gering. Setze man die Ausgaben und Einnahmen des ordentlichen Haushaltes 1929—1930 mit 100 an, so zeige sich für 1934—1935 bei den Einnahmen eine Steigerung auf 226,8 %, während die Ausgaben nur 105 % erreichten. Der Einnahmenüberschuß habe 1932—1933 1 440 000 Zloty, 1933—1934 2 040 000 Zloty betragen und sei für das Jahr 1934—1935 auf 2 350 000 Zloty veranschlagt.

Nun wurden und werden gerade jetzt in Gdingen eine Reihe neuer Anlagen in Betrieb genommen: Hafenbahnhof, Freibezirk, neue Magazine, Umschlagseinrichtungen usw. Nachdem schon im vergangenen Jahre die Mittel sehr knapp gewesen seien, sei zu befürchten, daß diese falsche Sparsamkeit die Leistungen des Hafens beeinträchtigen könne.

Allein die notwendige Ausgestaltung des Rechnungs- und vor allem des Propagandaapparates erfordere einen zusätzlichen Betrag von 200 000 Zloty; weitere Mittel würden notwendig für den Betrieb der oben erwähnten Neuanlagen. Genauer: die persönlichen Ausgaben seien um 261 720 Zloty, die sächlichen um 599 957 Zloty zu erhöhen, bei einem Mehraufwand von insgesamt 861 677 Zloty würden die Ausgaben 1934—1935 auf 3 728 597 Zloty steigen, bei 5 217 000 Zloty Einnahmen also noch ein Überschuß von 1 488 403 Zloty verbleiben. Ein entsprechender Antrag ist mit Aussicht auf Bewilligung gestellt worden.

Der Bericht erinnert noch an die gerade in diesem Zusammenhang wichtige, bisher unerledigte Frage der Umgestaltung Gdingens in einen autonomen Hafen, in ein selbständiges Staatsunternehmen, das seine Tätigkeit in jeder Hinsicht freier und leistungsfähiger gestalten könnte.

[„Gazeta Polska" Nr. 348, 18. 12. 1933.]

Herausgeber: Prof. Dr. Recke, Danzig. Schriftleiter: Diplomvolkswirt Rudolf Neumann, Danzig.

Druck von W. F. Burau, Danzig.